2017 no. 33

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

BESLUIT van 5 december 2016 tot wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met wijzigingen van de bijlage bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, (SOLAS-verdrag) vanwege de implementatie van de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen (Polar-Code) (Stb. 2016, 505)

Uitgegeven, 15 juni 2017

De minister van Justitie,

A.L. Dowers

BESLUIT van 5 december 2016 tot wijziging van het Schepenbesluit 2004 in verband met wijzigingen van de bijlage bij het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, (SOLAS-verdrag) vanwege de implementatie van de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen (Polar-Code) (Stb. 2016, 505)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 20 september 2016, nr. IenM/BSK-2016/176816, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157), de artikelen 3, 3a, 4, tweede lid, en 6, tweede lid, van de Schepenwet, en artikel 38, tweede lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden;

De Afdeling advisering van de Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 20 oktober 2016, nr. W14.16.0287/IV/K);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 29 november 2016, nr. IenM/BSK-2016/259279, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Schepenbesluit 2004 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

Aanvaringsverdrag: het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee (Trb. 1974, 51);

GT: de maateenheid bruto-tonnage waarin de totale inhoud van een schip, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122), wordt uitgedrukt;

IMO: de Internationale Maritieme Organisatie van de Verenigde Naties;

internationale reis: een reis tussen twee verschillende landen, waarbij een gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een buiten dat gebied zetelende regering verantwoordelijk is of waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, mede als een afzonderlijk land wordt aangemerkt;

lengte: de lengte van een schip, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122);

Maritieme Veiligheidscommissie: de gelijknamige commissie van de IMO;

nationale reis: een reis, niet zijnde een internationale reis;

Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;

polaire wateren: wateren zoals opgenomen in voorschrift XIV/ 1, onderdeel 2 en 3 van het SOLAS-verdrag;

SOLAS-verdrag: het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;

Uitwateringsverdrag: het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Verdrag betreffende de uitwatering van schepen (Trb. 1966, 275) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;

vrachtschip: een schip, niet zijnde een passagiersschip;

zeilschip: een schip dat is ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk door middel van zeilen te worden voortbewogen.

2. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot vierde en vijfde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

2. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

BCH-Code: de bij resolutie MSC.9(53) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (Bulk Chemical Code);

GC-Code: de bij resolutie A.328(IX) van de Algemene vergadering van de IMO aangenomen Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (Gas Carrier Code);

Graancode: de bij resolutie MSC.23(59) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer van graan in bulk (International Grain Code);

HSC-Code 1994: de bij resolutie MSC.36(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 1994);

HSC-Code 2000: de bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 2000);

IBC-Code: de bij resolutie MSC.4(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (International Bulk Chemical Code);

IGC-Code: de bij resolutie MSC.5(48) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren (International Gas Carrier Code);

INF-Code: de bij resolutie MSC.88(71) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor het veilig vervoer in verpakte vorm van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoog-radioactief afval aan boord van schepen (Irradiated Nuclear Fuel Code);

ISM-Code: de bij resolutie A.741(18) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Internationale Management Code voor scheepsveiligheid en ter voorkoming van verontreiniging (International Safety Management Code);

ISPS-Code: de bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het SOLAS-verdrag op 12 december 2002 aangenomen Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (International Ship and Port Facility Security Code);

Polar-Code: de bij resolutie MSC.385(94) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen (International Code for Ships Operating in Polar Waters).

3. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt onder de begrippen «schip», «passagiersschip», «vissersvaartuig», «kapitein» en «eigenaar» verstaan hetgeen daaronder in de Schepenwet wordt verstaan.

B

Na artikel 9 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9a. Certificaat voor poolschepen (SOLAS)

Voor een schip dat in polaire wateren vaart en waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen a en b, is afgegeven, is tevens een certificaat voor poolschepen benodigd als bedoeld in voorschrift 1.3.1 van de Polar-Code.

C

In artikel 10 wordt de zinsnede «artikelen 4 tot en met 8» vervangen door: artikelen 4 tot en met 8 en 9a.

D

Na artikel 19 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 19a. Onderzoeken in verband met het certificaat voor poolschepen (SOLAS)

Een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 9a benodigd is, wordt ter verkrijging van het certificaat en tijdens de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in de Polar-Code voorgeschreven onderzoeken.

E

In het eerste lid van artikel 20 wordt de zinsnede «artikelen 13 tot en met 17 en 19» vervangen door: artikelen 13 tot en met 17, 19 en 19a.

F

In het tweede lid van artikel 22 wordt de zinsnede «artikelen 4 tot en met 9» vervangen door: artikelen 4 tot en met 9a.

G

In het eerste lid van artikel 23 wordt de zinsnede «artikelen 13 tot en met 19» vervangen door: artikelen 13 tot en met 19a.

H

In artikel 29, eerste lid, artikel 30, onderdeel b, en artikel 32 wordt de zinsnede «artikelen 4 tot en met 9» telkens vervangen door: artikelen 4 tot en met 9a.

I

Na artikel 45 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 45a. Eisen aan schepen die in polaire wateren varen (SOLAS)

Een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 9a benodigd is, voldoet aan de vereisten zoals opgenomen in deel I-A van de Polar-Code.

J

In het tweede lid van artikel 46 wordt de zinsnede «artikelen 4 tot en met 9» en «artikelen 38 tot en met 45» vervangen door respectievelijk: artikelen 4 tot en met 9a en artikelen 38 tot en met 45a.

K

In artikel 47 wordt de zinsnede «artikelen 39 tot en met 45» vervangen door: artikelen 39 tot en met 45a.

L

Aan artikel 61 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. De kapitein van een schip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 9a benodigd is, draagt in geval van een route door polaire wateren zorg voor een reisvoorbereiding met inachtneming van de vereisten zoals opgenomen in voorschrift 11.3 van de Polar-Code.

M

Aan artikel 72 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. Op schepen gebouwd vóór 1 januari 2017 zijn na 1 januari 2018 bij de eerste tussentijdse inspectie of herkeuring, naar gelang van hetgeen zich het eerste voordoet, de uit deel I-A van de Polar-Code voortvloeiende eisen van toepassing.

ARTIKEL II

Het Vissersvaartuigenbesluit wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2a. Omhangbepaling

Dit besluit berust mede op de artikelen 3a en 4, tweede lid, van de Schepenwet.

ARTIKEL III

Het Vissersvaartuigenbesluit 2002 wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 1.1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1.1a. Omhangbepaling

Dit besluit berust mede op artikel 4, tweede lid, van de Schepenwet.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2017.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Afkondigingsblad van Aruba, in het Publicatieblad van Curaçao en in het Afkondigingsblad van Sint Maarten zal worden geplaatst.

Wassenaar, 5 december 2016

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *zestiende* december 2016
De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Het onderhavige besluit bevat wijzigingen van het Schepenbesluit 2004 in verband met de implementatie van de Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen (Polar-Code) voor zover het betreft de veiligheid-eisen ten aanzien van deze schepen.

Doordat de scheepvaart in het Noord- en Zuidpoolgebied langzaam toeneemt, de polaire wateren zeer kwetsbare, afgelegen, en vaak onherbergzame, maar waardevolle gebieden zijn en het varen in deze gebieden veiligheids- en milieurisico's met zich mee kan brengen, is binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) het initiatief genomen om een speciale Code voor varen in de polaire wateren te ontwikkelen: de Polar-Code.

De Polar-Code omvat regels over scheepsontwerp, -uitrusting en -constructie, de navigatie, en reddingsmiddelen en -acties, en milieu, alsook regels betreffende bemanning. Het betreft eisen die bovenop de reguliere eisen komen die nu al aan schepen gesteld worden. Deze regels zijn in de Code opgenomen in een veiligheidsdeel (deel I, beheert door het SOLAS-verdrag[1] en een milieudeel (deel II, beheert door het MARPOL-verdrag[2]. Het veiligheidsdeel bestaat uit twee delen, A en B, waarvan deel A het verplichte deel betreft en deel B de aanbevelingen.

Het veiligheidsdeel van de Polar-Code en het nieuwe hoofdstuk XIV in het SOLAS-verdrag over de veiligheid van schepen die varen in de polaire wateren, zijn in november 2014 bij respectievelijk resolutie MSC.385(94) en

---

[1] Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (Trb. 1976, 157)

[2] Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 (Trb. 1975, 147)

resolutie MSC.386(94) door het Veiligheidscomité van de IMO aangenomen. Met het nieuwe hoofdstuk in het SOLAS-verdrag wordt de Polar-Code verplicht gesteld voor schepen met een internationaal veiligheidscertificaat. Op 1 januari 2017 treedt het nieuwe hoofdstuk in werking voor het Koninkrijk, waarmee automatisch de veiligheidsdelen van de Polar-Code wordt geëffectueerd.

De milieudelen zijn in mei 2015 aangenomen in de Commissie voor de bescherming van het Mariene Milieu (MEPC) van de IMO bij resolutie MEPC.264 (68). In het MARPOL-verdrag wordt de Polar-Code geïmplementeerd in een aantal annexen. De milieudelen van de Code treden hiermee eveneens op 1 januari 2017 in werking. Door middel van dynamische verwijzing is het milieudeel van de Polar-Code in de nationale regelgeving geïmplementeerd.

In het onderhavige besluit wordt uitvoering gegeven aan de uitbreiding van het SOLAS-verdrag met het nieuwe hoofdstuk XIV: het veiligheidsdeel van de Polar-Code leidt tot aanpassing van het Schepenbesluit 2004 (hierna: het besluit), met name van de hoofdstukken betreffende certificaten en onderzoeken (hoofdstuk 2), en eisen aan schip en bedrijfsvoering (hoofdstuk 3).

In de artikelgewijze toelichting zal op deze wijzigingen nader worden ingegaan.

Rijksregelgeving

De Schepenwet, waarop het Schepenbesluit 2004 is gebaseerd, is een rijkswet. Het Schepenbesluit 2004 is daarmee een algemene maatregel van rijksbestuur en geldt ook voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Dit betekent dat het Schepenbesluit 2004, na afstemming met de rijksdelen, enkel gewijzigd kan worden bij een rijksbesluit. Na afstemming hebben de Caribische landen ingestemd met het voorliggend ontwerpbesluit.

Internetconsultatie

De gronden om van internetconsultatie af te zien zijn in 2009 neergelegd in het kabinetsstandpunt internetconsultatie[3]. Een van de uitzonderingsgronden betreft implementatiewetgeving waarbij geen nationale beleidsruimte is. Met gebruikmaking van deze uitzonderingsgrond is het ontwerpbesluit niet opengesteld voor openbare internetconsultatie.

Uitvoering- en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de scheepvaart en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de Inspecteur Generaal (IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van het besluit. De IG heeft opgemerkt dat eventuele overtredingen van de Code plaats zullen vinden in gebieden waar de ILT niet vertegenwoordigd is. Controle mogelijkheden biedt het nieuwe hoofdstuk (XIV) in het SOLAS-verdrag dat de Polar-Code internationaal verplicht stelt, waarin onder meer is geregeld dat havenstaat autoriteiten de eisen van de Polar-Code, waar relevant, mee kunnen nemen tijdens controles van buitenlandse vlag schepen die Nederlandse havens aandoen. Wanneer tijdens de voorbereiding van de inspectie, of uit het scheepsdagboek en of de (elektronische) zeekaarten blijkt dat een schip in de polaire wateren heeft gevaren, of omgekeerd zo’n reis gaat ondernemen, dan kan een inspecteur gerichte controles uitvoeren, bijvoorbeeld door het controleren van de documentatie zoals het Polar Code Certificaat en de bijbehorende Polar Water Operational Manual (PWOM). Er is, gezien het specifieke onderwerp en ter harmonisatie, een instructie opgesteld door de Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding, een Europees samenwerkingsverband betreffende havenstaatcontrole waar ook Canada bij is aangesloten) die door inspecteurs als richtlijn kan worden gebruikt. Daarnaast kunnen op schepen die

---

[3] Kamerstukken 29 279, nr. 114

varen onder de Nederlandse vlag tijdens inspecties door de ILT in Nederlandse havens, en zullen voor certificering door de Recognized Organisations (klassebureaus), technische en bedrijfsmatige aspecten gecontroleerd worden, die bij het voeren van een Polar Code certificaat horen. In de PWOM moet onder andere, op basis van een assessment, worden aangegeven wat de operationele limieten van het schip zijn. Hierbij is de bepaling van de zogenoemde Polar Service Temperature (PST) van belang. Deze PST bepaalt onder meer in welke periode van het jaar het schip in welke regio's van het polaire gebied mag varen. Deze informatie, in combinatie met relevante competentiebewijzen van de bemanning, kan door inspecteurs worden gebruikt tijdens controles.

In de praktijk is de reder echter verantwoordelijk voor de naleving van de Code. Potentiële claims van verzekeringsmaatschappijen bij fraude (niet voldoen aan de Code terwijl men in polaire wateren vaart) zullen de naleving daarnaast stimuleren.

De IG heeft geconcludeerd dat de regeling uitvoerbaar is en geen gevolgen heeft voor de capaciteit van de ILT.

Financiële gevolgen

Aan de invoering van de Polar-Code is een verhoging van de administratieve lasten verbonden. Het betreft de lasten die betrekking hebben op de aanvraag en het verkrijgen van het certificaat voor poolschepen. Het gaat om ongeveer 100 schepen die onder Nederlandse vlag varen en in polaire wateren komen. Het gemiddelde bedrag aan lasten dat jaarlijks gemoeid is met het hebben van dit certificaat behorend bij de Polar-Code is berekend op totaal € 3.000; per schip per jaar ongeveer € 300. Dit komt overeen met de kosten voor andere certificaten voor een schip. De inspectie voor de afgifte van een certificaat voor poolschepen geschiedt door klassenbureaus. De reders moeten hiervoor betalen. De hoogte van het bedrag is afhankelijk van de omvang en het soort schip en daarnaast de intensiteit van de inspectie. Zo zijn

er in de polaire wateren verschillende wateren met verschillende eisen, de zogenaamde A, B en C-gebieden en ook het gewenste type ijsklasse kan verschillend zijn. Het bedrag van € 300 (per schip) betreft hier alleen schepen die in polaire wateren gaan varen en geldt dus niet voor alle schepen.

Op bestaande schepen (schepen gebouwd vóór 1 januari 2017) die in de polaire wateren (gaan) varen zijn na 1 januari 2018 bij de eerste tussentijdse inspectie of herkeuring onder meer uit de Polar-Code voortvloeiende eisen betreffende de uitrusting en constructie van schepen van toepassing. Dit zal kosten voor de betreffende scheepseigenaren met zich meebrengen. De hoogte van de kosten van de benodigde aanpassingen is sterk afhankelijk van een veelheid van factoren: welke ijsklasse het schip heeft, in welk gebied (A, B of C) het schip gaat varen, welk operationeel profiel daar geldt en welke operationele limitering in verband daarmee in het Polar Ship Certificaat opgenomen zal worden. Een inschatting maken van de kosten voor de scheepseigenaren is hierdoor nagenoeg onmogelijk. Met behulp van een specifiek op de Polar-Code toegesneden door Lloyd's Register ontwikkelde toolkit, kunnen de betreffende scheepseigenaren inventariseren welke aanpassingen het schip moet ondergaan teneinde te voldoen aan de eisen van de Code. Hiermee kunnen de scheepseigenaren tevens de voor de benodigde aanpassingen te verwachten kosten bepalen.

Notificatie

Het ontwerp-besluit is ingevolge artikel 10 van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217), niet ter notificatie gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen. De technische voorschriften strekken immers ter uitvoering van resoluties betreffende de Polar-Code van de IMO waarbij alle lidstaten van de Europese Unie partij zijn.

Inwerkingtreding

Onderhavig besluit treedt met de inwerkingtreding van het nieuwe hoofdstuk XIV in het SOLAS-verdrag over de veiligheid van schepen die varen in de polaire wateren en daarmee van het veiligheidsdeel van de Polar-Code op 1 januari 2017 in werking.

Artikelgewijs

Artikel I

Onderdeel A

In artikel 1 zijn definities opgenomen van de Polar-Code en van het begrip «polaire wateren». Omwille van de duidelijkheid is de structuur van het artikel gewijzigd en opnieuw vastgesteld. De begrippen in het nieuwe eerste lid zijn in alfabetische rangschikking geplaatst. Teneinde de Codes met de betreffende omschrijvingen bij elkaar te houden zijn deze in een nieuw tweede lid, eveneens in alfabetische rangschikking, opgenomen.

Onderdeel B

Schepen waar de Polar-Code op van toepassing is moeten beschikken over een «Polar Ship Certificate» (certificaat voor poolschepen). Dit certificaat wordt slechts afgegeven indien het schip voldoet aan de eisen van hoofdstuk XIV van het SOLAS-verdrag en de op grond van dat hoofdstuk toepasselijke Polar-Code. Met een nieuw artikel (artikel 9a) wordt in hoofdstuk 2 van het besluit dit nieuwe certificaat geïntroduceerd. De Polar-Code is vooralsnog niet van toepassing op schepen die in polaire wateren varen en waarvoor een nationaal veiligheidscertificaat is afgegeven (schepen van minder dan 500 GT en met een lengte van minder dan 24 meter).

Onderdeel C

Bij (internationale) veiligheidscertificaten horen in de regel bepaalde bijlagen of aanhangels. Dit geldt dus ook voor het certificaat voor poolschepen. Ingevolge voorschrift 1.3.6. van de Code moet dit certificaat vergezeld gaan van een uitrustingsrapport (Record of Equipment). Dit rapport bevat een gedetailleerde specificatie van de aan boord van een schip aanwezige (voorgeschreven) uitrusting. Op grond van artikel 9, eerste lid, onder i, Schepenwet, zijn de voor het schip benodigde certificaten of afschriften daarvan te allen tijde aan boord van het schip aanwezig. Dat geldt dus eveneens voor het op grond van de Polar-Code bij een certificaat voor poolschepen behorend uitrustingsrapport.

Onderdeel D

De Schepenwet (artikel 3a, derde lid) bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur wordt vastgesteld, aan welke onderzoeken schepen voor het verkrijgen van een certificaat worden onderworpen. Aan deze bepaling wordt voor wat betreft het certificaat voor poolschepen zoals voorgeschreven in artikel 9a uitvoering gegeven in het nieuwe artikel 19a. Dit artikel verwijst naar het in de Polar-Code vastgestelde onderzoek waaraan schepen ter verkrijging van het certificaat of tijdens de geldigheidsduur daarvan worden onderworpen.

Onderdeel E

Voor de tijdstippen of tijdvakken waarbinnen het onderzoek als genoemd in onderdeel D dient plaats te vinden bepaalt de Polar-Code dat hiervoor de in voorschrift I/14 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag vastgelegde onderzoekscyclus voor andere SOLAS veiligheidscertificaten moet worden gevolgd.

Onderdelen F en G

Ook de met het certificaat voor poolschepen verband houdende onderzoeken worden uitgevoerd door door Onze Minister aangewezen natuurlijke of rechtspersonen. Dit zullen doorgaans «klassenbureaus» (classification societies) zijn. De artikelen 22 en 23 zijn dan ook eveneens van toepassing op deze onderzoeken.

Onderdeel H

De Schepenwet (artikel 3a, derde lid) bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van rijksbestuur de geldigheidsduur van de certificaten wordt geregeld. Aan deze bepaling wordt ook voor wat betreft het certificaat voor poolschepen zoals voorgeschreven in artikel 9a uitvoering gegeven in de artikelen 29 en 30. Voor een deel zijn deze artikelen gebaseerd op het SOLAS-verdrag. Voor de geldigheid van het certificaat voor poolschepen bepaalt de Polar-Code eveneens dat hiervoor de in voorschrift I/14 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag vastgelegde regels gelden. Artikel 32 biedt de mogelijkheid om nadere regels te stellen met betrekking tot de geldigheidsduur van het certificaat voor poolschepen.

Onderdeel I

Ingevolge voorschrift XIV/2 van (de bijlage bij) het SOLAS-verdrag is deel I-A van de Polar-Code van toepassing op schepen waarvoor een internationaal veiligheidscertificaat is afgegeven, waarbij in aanmerking moet worden genomen hetgeen in de aanbevelingen in deel I-B staat opgenomen. Met het voorschrift wordt tevens bepaald dat hoewel de Polar-Code niet van toepassing is op schepen gebruikt voor (niet-commerciële) staatsactiviteiten (bijvoorbeeld schepen gebruikt voor kustwachtactiviteiten) voor zover mogelijk deze activiteiten overeenkomstig de Polar-Code worden uitgevoerd.

Onderdeel J

De aanpassing van het tweede lid van artikel 46 maakt het mogelijk om nadere regels te stellen met betrekking tot de eisen aan schepen waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 9a benodigd is. Krachtens het tweede lid kan bijvoorbeeld uitvoering worden gegeven aan IMO-resoluties die een nadere invulling geven aan de eisen in de Polar-Code.

Onderdeel K

Op grond van voorschrift XIV/4 van (de bijlage bij) het SOLAS-verdrag is het Hoofd van de Scheepvaartinspectie (HSI) bevoegd afwijking toe te staan van de in de Polar-Code neergelegde eisen, indien door middel van een gelijkwaardige voorziening een vergelijkbaar veiligheidsniveau kan worden bereikt (equivalent arrangement). Daarbij is de HSI verplicht zich te houden aan hetgeen dienaangaande in het verdrag en de Polar-Code is bepaald.

Onderdeel L

Met de toevoeging van een vijfde lid aan artikel 61 wordt uitvoering gegeven aan hoofdstuk 11 van de Polar-Code waarin voor de kapitein de verplichting is opgenomen om bij de voorbereiding van een route door polaire wateren rekening te houden met een aantal bijzonderheden zoals opgenomen in voorschrift 11.3 van de Polar-Code. Het gaat hierbij onder meer om de procedures zoals opgenomen in het Polar Water Operational Manual (PWOM), beperkingen van de beschikbare hydrografische informatie en hulpmiddelen voor navigatie, actuele informatie over ijs en ijsbergen rond de voorgenomen route, places of refuge, beschermde gebieden en routeringsmaatregelen.

Onderdeel M

Voor bestaande schepen, schepen gebouwd vóór 1 januari 2017, gaan de voorschriften uit de Polar-Code eerst gelden na 1 januari 2018. Bij de eerste inspectie of herkeuring na die datum zal aan de vereisten van deel I-A van de Polar-Code moeten worden voldaan. Aan artikel 72 is hiertoe in een nieuw onderdeel een overgangsbepaling toegevoegd. Voor nieuwe schepen, schepen gebouwd na 1 januari 2017, gaan de relevante eisen uit de Polar-Code gelden, met de inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKELEN II en III

Artikel 3a van de Schepenwet bevat grondslagen om bij algemene maatregel van rijksbestuur eisen te stellen waaraan een schip moet voldoen om een certificaat te krijgen. Artikel 4, tweede lid, van de Schepenwet bevat een grondslag om bij algemene maatregel van rijksbestuur eisen vast te stellen ter nadere invulling van de eisen waaraan een kapitein moet voldoen voordat hij een reis onderneemt.

Delen van het huidige artikel 3a en artikel 4, tweede lid, stonden vroeger in artikel 5 van de Schepenwet. Bij de herverdeling van deze bepalingen is de grondslag voor het Vissersvaartuigenbesluit en het Vissersvaartuigenbesluit 2002 echter niet aangepast. Als gevolg daarvan zijn bij het Vissersvaartuigenbesluit de artikel 3a en 4, tweede lid, van de Schepenwet niet opgenomen als grondslag. In het Vissersvaartuigenbesluit 2002 geldt dit alleen voor artikel 4, tweede lid. De grondslagen worden voor beide besluiten nu opgenomen door middel van deze wijziging.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus